



164線 (11k+931~16k+339) 道路拓寬工程 【都市計畫外】

第二次公聽會



雲林縣政府

108/05/08

興辦事業計畫緣起

縣道164線為連接雲林縣口湖鄉、水林鄉及北港鎮之東西向重要聯絡道路，向西可達口湖鄉連接台17線，向東可經過北港鎮、新港鄉及民雄鄉連接台19線及台1線。其中北港至水林路段，因交通量相當大，而原既有道路現況僅為單向各一線道雙向共二線道使用，且僅部分路段設有機車道，道路寬度僅9-12m，致時有道路壅塞及造成台19線回堵狀況發生。

現縣府為解決此路段道路壅塞及回堵狀況、強化道路使用功能、安全性及舒適度、減少行車時間、促進並帶動地方整體發展，並可改善城鄉發展差距，未來更可打造雲林次都會區之願景，經雲林縣政府屢次向中央申請補助經費辦理道路拓寬，期能解決交通困境，帶動地方繁榮。

興辦事業概況

用地範圍之四至界線

- 本計畫係就縣道164線北港至水林段進行拓寬改善工程，工程範圍位於北港鎮及水林鄉，依所在之路段區位可分為都市計畫與非都市計畫路段。其中非都市計畫路段西起水林鄉水林一號橋，東至北港鎮水林六號橋，前後為既有道路，沿線經過水林鄉兩村落，上下為觀景植樹及建築物。
- 道路工程長度約2,704公尺，道路寬度20公尺。
- 位置如圖所示，現況部分為既有道路，部分為建築物及觀賞植樹，其餘為雜草及雜木混生。



164線 (11k+931~16k+339) 道路拓寬工程
路線示意圖

興辦事業概況

用地範圍內私有土地改良物概況



興辦事業概況

用地範圍內公私
有土地筆數及面
積，各占用地面
積之百分比：

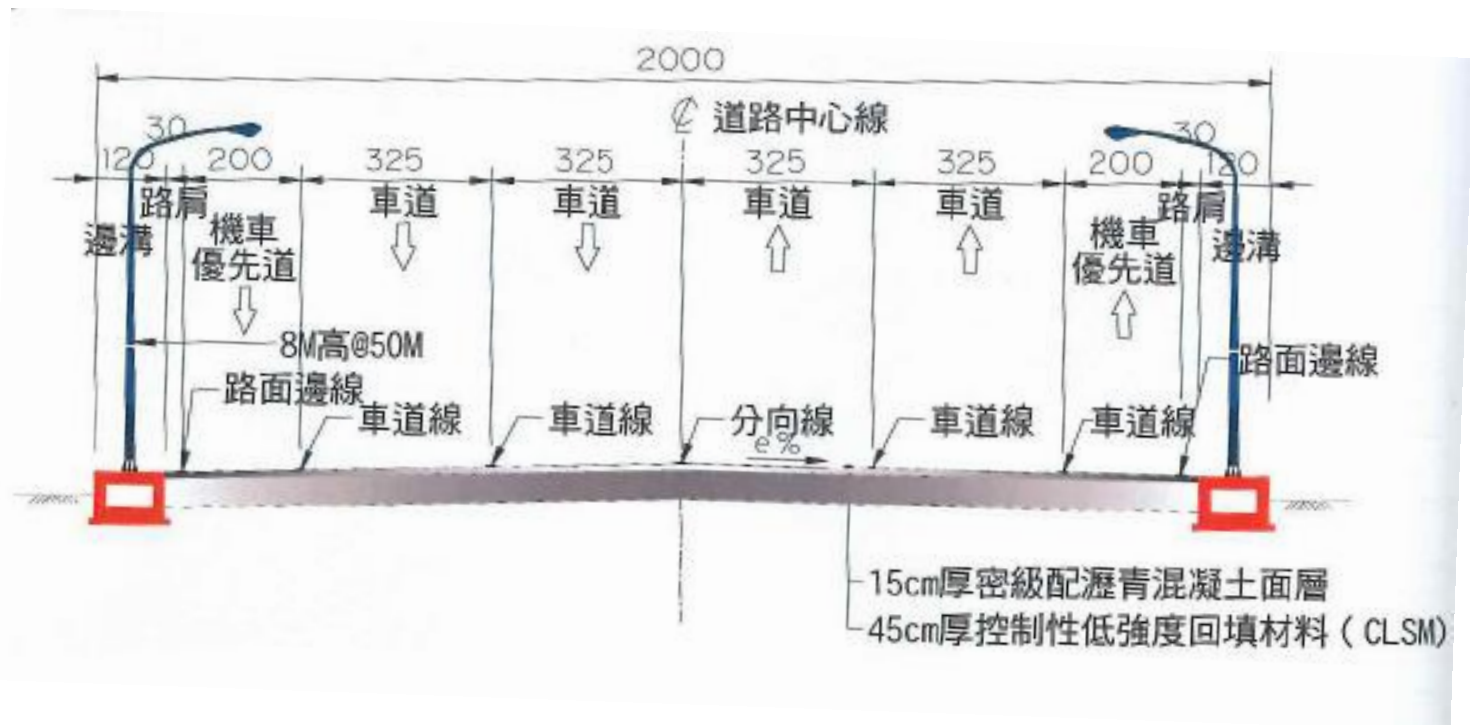
權屬	筆數	面積(公頃)	百分比
公有地	44	0.2803423	5%
私有地	254	1.7220517	32%
未登錄地	5	3.402406	63%
總計	303	5.4048	100%

用地範圍內土地
使用分區、編定
情形及其面積之
比例：

使用分區	筆數	面積(公頃)	百分比
特定專用區-水利用地	19	0.2418038	4.47%
特定專用區-交通用地	8	0.1507896	2.79%
特定農業區-水利用地	34	0.1961597	3.63%
特定農業區-交通用地	49	0.8802176	16.28%
特定農業區-農牧用地	44	0.0655281	1.21%
特定農業區-甲種建築用地	5	0.0004	0.01%
鄉村區-乙種建築用地	115	0.1797766	3.33%
鄉村區-水利用地	2	0.0003183	0.01%
鄉村區-交通用地	22	0.2874003	5.32%
未登錄地	5	3.402406	62.95%
總計	303	5.4048	100.00%

工程內容

- 依運輸需求預測結果，本道路164縣道拓寬路段需配置四車道才可以滿足需求，原有車道為雙向二車道，規劃採每側增加1車道之拓寬方式，以達雙向四車道之拓寬目標。
- 非都市計畫區範圍內之道路寬度配合水林都市計畫端道路寬度規劃，配置四車道，每車道寬3.25m、機車道每側各2m、外路肩每側各0.3m、邊溝各1.2m寬，故道路總寬度為20m。



興辦事業概況

● 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連理由

本道路工程用地範圍之劃定係綜合考量道路交通運輸路網規劃及地區發展現況情形，以提高行車安全及改善交通瓶頸，並符合相關公路計畫設計原則。用地範圍內包含公私有土地，並已優先使用縣道164線公有之土地，不足部分才需取得私有土地，故用地範圍勘選私有地與本工程有合理關聯。

● 用地範圍內勘選需用私有土地已達必要適當範圍之理由

本案工程道路計畫規劃長度約為2,704公尺，規劃拓寬後路寬約為20公尺，為保障私有財產，於工程設計上已盡量善用公有土地，並配合該地區未來整體之發展，以減少拆遷、損害最小為原則勘選用地，使用之土地均為達成道路改善效益而必須使用，故於私有地之勘選已達最小使用限度範圍。

● 用地勘選有無其他可替代地區及理由

本計畫工程路線係配合現有道路寬度進行規劃，縣道164線為連接北港鎮及水林鄉生活活動、產業運輸入出之重要道路，工程路線規劃已考量現有路況、區域交通動線、旅運需求及相關道路之聯繫與銜接等因素，俾利改善現有道路路況、行車安全與交通路網，其路線勘選無其他可替代地區及理由。

興辦事業概況

● 是否有其他取得方式

本工程為永久作道路使用，為永久性建設，評估應以取得土地所有權較符合民眾期望及經濟效益，無法以信託、聯合開發、委託開發、委託經營、合作經營、設定地上權、租用、無償使用等方法取得。

● 其他評估必要性理由

本計畫經本府107年1月委託辦理「164線(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向4車道才可滿足需求，而原現有道路為單向各一線道雙向共二線道使用，道路寬度9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，不符本縣多數民眾運輸載具使用現況；且沿線車流量影響交通順暢及周邊居民用路安全，時有道路壅塞及造成台19線回堵狀況發生，為改善此路段長久以來之道路問題，故本計畫之工程進行及用地取得有其必要。

公益性及必要性評估因素

- 影響人口之多寡、年齡結構
- 對周圍社會現況影響程度
- 對弱勢族群生活型態之影響程度
- 對健康風險之影響程度

社會因素

- 城鄉自然風貌
- 文化古蹟
- 生活條件或模式發生改變
- 對生態環境之影響
- 對周邊居民或社會整體之影響

文化生態因素

經濟因素

- 稅收
- 糧食安全
- 增減就業或轉業人口
- 農林漁牧產業鏈
- 土地利用完整性

永續發展因素

- 國策永續發展政策
- 永續指標
- 國土計畫

公益性及必要性評估因素

•興辦事業計畫之公益性及必要性評估

針對本興辦事業公益性及必要性之綜合評估分析，依據土地徵收條例規定，依社會因素、經濟因素、文化及生態因素、永續發展因素及其他因素予以綜合評估分析說明如下。

評估項目		影響說明
社會因素	徵收所影響人口多寡、年齡結構	本計畫工程範圍沿線經過水林鄉土厝村、北港鎮扶朝里及光復里，截至107年11月，水林鄉土厝村有1,340人，北港鎮扶朝里有1,087人，光復里有2,142人，未來可因本交通事業之興辦所產生之交通便利而直接受益。又截至107年11月北港鎮有39,946人，年齡結構以35~59歲為主，男性人口20,614人，女性人口19,332；水林鄉有25,365人，年齡結構以40~59歲為主，男性人口13,825，女性人口11,540。二鄉鎮居民共約6萬餘人，未來亦可因本工程而受益。其他受益對象包含其他使用該道路通行之不特定公眾，俾提供良善便利之交通運輸服務，促進土地利用發展及改善都市交通，將間接影響二鄉鎮之人口年齡結構。

公益性及必要性評估因素

評估項目		影響說明
社會因素	徵收計畫對周圍社會現況之影響	本道路拓寬工程四周現況部分為既有道路，部分有圍牆等雜項附屬設施及種植稻作等短期作物，其餘多為雜草及雜木混生。因工程為道路拓寬工程，目的在於改進當地道路交通安全，並改善現有交通路網與道路路況，提升往來車輛行駛安全，增進居民進出安全性，有助於區域繁榮，並提高生活品質，對於周遭地區社會現況有正面影響。
	徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響	本計畫為交通事業計畫，沿線族群既有生活型態並未因工程施作而造成影響。路線拓寬規劃設計時已盡可能避開民眾房舍，對弱勢族群居住及生活型態並無造成影響。道路拓寬完成後，有助於交通改善，增進鄰近地區之交通便利，促進經濟發展，提升居民生活環境品質。就用地範圍內之土地及土地改良物，本府將依土地徵收條例及其他相關評定法規之規定，以充分保障被徵收人權益為原則，依法辦理補償。
	徵收計畫對居民健康風險之影響程度	本案工程為交通事業，既非關建具污染之工業區，亦非興辦對民眾健康產生影響之嫌惡設施，因此對健康風險並未造成影響。本道路拓寬工程有助於車流順暢及改善道路瓶頸路段，並減少人車爭道容易發生車禍之風險，提供較安全、順暢的通行路網，提高都市防災機能，增加當地居民及用路人行車安全保障，對民眾之生命 safety 及健康保障皆具有正面影響。

公益性及必要性評估因素

評估項目		影響說明
經濟因素	徵收計畫對稅收影響	本計畫為交通設施之興建，可提高生活圈之居住便利性，有助於鄰近地區進出交通便利及促進土地利用發展，對於地價稅、土地增值稅等地方稅收及屬中央政府稅收之營業稅等也均有增加稅收之效益。
	徵收計畫對糧食安全影響	本案工程範圍之非都市計畫範圍路段僅沿既有道路拓寬，非以供糧食生產為主要目的。本工程係採線性開發，既不改變鄰近土地利用，亦不會對於附近農業生產環境造成破壞，因此對糧食安全並未造成影響。
	徵收計畫造成增減就業或轉業人口	本案工程為道路拓寬改善工程，係為提供北港鎮、水林鄉及口湖鄉地區往來之便捷及安全道路，工程完工後能提升區域道路路網及地區農路運輸，促進農業發展與地區土地利用，帶動地區產業發展、增加就業人口，並可有效提供區內就業人口至其他地區之工作旅次，於商業活動增加之情形下，對於周邊地區就業條件有正面影響。
	徵收費用及各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形	本案工程係縣府本於權責辦理，本案列公路總局生活圈交通系統設計計畫補助案，縣府所編預算足敷支應，預算編列並無造成財政排擠效果。
	徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響	本工程係沿現有道路進行拓寬，屬於線狀小面積使用，對農林漁牧產業鏈不會產生影響，反而可由本交通建設建立安全、便捷的農產運銷聯繫路廊，以促進鄰近地區農林漁牧等相關產業往來、輸送之順暢，進而帶動當地農牧銷售等產業成長。
	徵收計畫對土地利用完整性影響	本案工程路段係沿現有道路進行拓寬工程，已考量現有路況、區域交通動線及相關道路之聯繫和銜接等因素，並盡量減少畸零地之產生。

公益性及必要性評估因素

評估項目		影響說明
文化及生態因素	因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變	本案工程為縣道現有道路拓寬計畫，不致造成自然林相、地形風貌大規模改變，反而可透過拓寬改善工程設計塑造地區綠化空間景觀。
	因徵收計畫而導致文化古蹟改變	本案工程範圍非位於古蹟保存區，亦無考古遺址、歷史建築及文化景觀保存區，因此不發生影響。日後施工若發現相關文化資產，將由施工單位依文化資產保存法等相關規定辦理。
	因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變	本案工程完工後，將使北港、水林、口湖地區交通路網更完善，交通通行更為安全便捷，減少交通安全疑慮，因此當地居民居住環境及生活條件可一併獲得改善，提高該地區生活品質。
	徵收計畫對該地區生態環境之影響	本案工程範圍非環境敏感地區，亦無生態保護區，且工程內容單純，對地區居民或生態環境皆無明顯影響。未來工程施工將確實依工程施工計畫進行施工，以降低對自然環境之影響。
	徵收計畫對該地區周邊居民或社會整體之影響	道路拓寬後可減緩交通壅塞之情形，提升地區交通整體之流暢性，有助於居民及遊客之進出，避免龐大車流量造成農村聚落人車爭道情形，確保周邊居民之生活環境品質及保障用路人之生命財產。

公益性及必要性評估因素

評估項目		影響說明
永續發展因素	國家永續發展政策	依據行政院國家永續發展委員會98年9月永續發展政策綱領，交通發展為落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網，提供優質永續之運輸服務，提供民眾安全的運輸環境，提升交通設施興建與營運維護效能。104年12月18日決議修正之永續發展政策之土地面向中所羅列之城鄉發展地區目標，應考量交通與公共設施服務水準，以建立住業均衡、住者適其屋之優質生活環境。本道路拓寬工程係以提升道路服務品質，架構臺灣地區便捷交通網為目的，符合國家永續發展政策。
	永續指標	本計畫係就現有道路進行拓寬工程，目的在於完善城鄉基盤設施，各項量化效益及非量化效益之評估指標均可符合永續發展理念。交通建設能融合生態系統與工程技術，兼顧環境的永續經營，使交通建設與整體環境相生相成，以實施節能減碳的功效，並達成永續發展的目標。
	國土計畫	勘選土地係配合國土計畫(草案)，依道路工程劃定之範圍，並期以最少的土地使用及影響範圍，達成最大交通改善及道路服務效能，區域內無國土復育方案禁止開發土地，落實國土保育及保安，避免造成環境破壞。勘選範圍內無優良農田，不影響農業經營管理。道路規劃景觀植栽規劃及設置，並配合四邊土地利用管制，及相關設施檢討規劃，促進地區土地發展及合理利用，確保國土永續發展。

公益性及必要性評估因素

針對本興辦事業**公益性、必要性、適當性、合法性**，經評估應屬適當。

本道路拓寬可提升地區交通路網與道路路況、道路周邊土地利用價值、產業運輸條件，有助於工、商產業發展，增加政府稅收。亦可健全區域交通路網，降低行車時間與距離，提升地區聯外及產業運輸條件，有助工商產業發展，且可改善道路景觀及居民生活機能與居住品質，亦間接降低碳排放有利環境保護，故辦理本案工程符合公益性原則。

公益性

適當性

勘選土地已考量現有路網與鄰近村里路況，用地範圍已納入尚無使用計畫之公有土地，使用之土地均為達成道路拓寬目的必需使用之最小使用限度範圍，並已考量土地現況、權衡計畫對於居民生活之影響及道路拓寬之需求，由於道路拓寬對社會及居民生活將更加便利，符合適當性。

本道路工程計畫路段配合交通需求及水林都市計畫端道路寬度沿現有道路拓寬至20公尺，除能達到公路設計標準以健全道路之功能，改善現有道路寬度不足之問題外，冀能保障民眾之用路安全，本案工程規劃亦已盡量避免建築密集區，以減少損害民眾居住權利及大量拆遷地上物，符合損害最小原則。綜上考量區域交通安全及民眾生活型態，拓寬計畫實有其必要性。

必要性

合法性

本道路工程係依據「土地徵收條例」規定辦理私有土地取得作業，本工程依據「土地徵收條例」第3條第2款及「公路法」第9條等規定辦理用地取得，工程範圍內之私有既有道路，已列入用地取得範圍，符合司法院釋字第400號意旨，故具備興辦事業之合法性。

徵收法定補償情形

1.土地地價補償部分(協議價購)：

市場正常交易價格依據內政部101年02月02日台內地字第1010085864號函略以：協議價購應依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，該市價資訊之取得可參考政府相關公開資訊或不動產仲介業之相關資訊，或委由不動產估價師查估。

2.土地地價補償部分(徵收)：

依據101年01月04日總統華總一義字第10000300191號土地徵收條例第30條規定：被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。前項市價，由直轄市、縣（市）主管機關提交地價評議委員會評定之。各直轄市、縣（市）主管機關應經常調查轄區地價動態，每六個月提交地價評議委員會評定被徵收土地市價變動幅度，作為調整徵收補償地價之依據。

徵收法定補償情形

3.建築改良物拆遷補償部分：

依據土地徵收條例第31條、第34條規定及雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例辦理補償。

4.農作改良物、畜牧遷移補償部分：

依據土地徵收條例第31條、第34條規定及雲林縣辦理土地徵收農林作物補償費及魚類、畜禽遷移查估基準辦理補償。

5.營業損失補償部分：

依據土地徵收條例第33條規定及土地及土地改良物徵收營業損失補償基準辦理補償。

第一次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	許山埜	108年2月27日	1.民眾有任何問題可以提出。 2.務必積極處理。	感謝鄉長對於本案的關心與協助，本府對於民眾提出之問題定會積極處理，踐行溝通以及聽取土地所有權人及利害關係人之建議及意見，以保障民眾之權益。
2	陳遙燭 (陳煒撰代)	108年2月27日	道路拓寬是否會傷害到建物主體結構？	本案工程經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之建築改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。

第一次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
3	蔡錦榮	108年 2月27日	1.徵收時有發120萬救濟金？ 2.徵收價格會低於公告現值加4成？	土地徵收條例自101年修法後改採以市價補償辦理，其市價之查估，依用地取得作業程序階段說明如下： (1)協議價購： 土地徵收條例第11條規定，規定申請徵收土地前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購。協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議。所稱市價，指市場正常交易價格。依據內政部101年02月02日台內地字第1010085864號函略以：協議價購應依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，該市價資訊之取得可參考政府相關公開資訊或不動產仲介業之相關資訊，或委由不動產估價師查估，合先敘明。 (2)徵收補償市價： 土地徵收條例第11條規定，協議價購不成，始得依本土地徵收條例申請徵收。至於被徵收土地之地價補償，依據土地徵收條例第30條規定：「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。前項市價，由直轄市、縣（市）主管機關提交地價評議委員會評定之。各直轄市、縣（市）主管機關應經常調查轄區地價動態，每六個月提交地價評議委員會評定被徵收土地市價變動幅度，作為調整徵收補償地價之依據。」 有關本案協議市價及徵收市價，本府皆依相關規定辦理。 1.有關台端所述救濟金乙節，依據雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例規定，建築物無法檢具合法證明文件者不發給補償費，但需地機關得自行斟酌財力狀況及實際情形發給救濟金。另查內政部106年6月7日台內地字第105416698號函示，法定補償外有關加發獎勵金、轉業輔導金等應由各需地機關自行斟酌財力狀況及實際情形發給，現本府財源困窘並相關事項財源可支應，故本案無配合獎勵金，建請見諒。 2.因土地徵收條例101年修法後係以「市價」辦理徵收補償，而非以「公告現值加成」方式辦理補償，爰此，本案協議市價及徵收市價將依相關規定辦理，建請見諒。

第一次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
4	蔡遂初	108年2月27日	1.道路兩側之樹木及電線桿會如何處理？ 2.希望可與台電研究是否可將電線地下化？ 3.不要一開家門就馬上臨馬路，要預留緩衝帶。	1.工程範圍內之公有樹植、電桿會於施工前工程設計會議一併研議，並於施工時依相關規定評估辦理。 2.有關電線地下化乙節，本府將納入工程設計研議，會詢相關權責單位評估其可行性。 3.本案工程規劃配置設施帶，爰此，車道與非工程範圍內係有間隔非立即臨路。
5	王阿乾	108年2月27日	之前已將私有土地作道路使用，為何現在又再徵收一次作道路使用？ 地號：王厝段147號	因現況道路寬度僅9-12公尺，致時有道路壅塞，本府為提升道路安全，健全區域路網，因此辦理本案。後續依照工程設計確認樁位界線後，台端所有之土地，如位於工程範圍內，將依用地取得相關程序辦理土地取得，建請見諒。
6	蔡岳儒	108年2月27日	1.希望縣府針對民眾提出的問題詳細說明。 2.地上物若因徵收造成損失者，希望縣府依相關規定補償民眾損失，維護民眾的權益。	1.感謝議員對於本案的關心與協助，本府對於民眾提出之問題定會積極處理，踐行溝通以及聽取土地所有權人及利害關係人之建議及意見，以保障民眾之權益。 2.範圍內之農作改良物，其補償基準係依據「雲林縣辦理徵收土地農林作物補償費及魚類、畜禽遷移費查估基準」辦理，土地改良物係依本府地上物拆遷補償相關法規規定及補償標準辦理，如地上改良物坐落於用地範圍且符合相關法規規定，本府將依法辦理補償。

第一次公聽會陳述意見回覆

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
7	蔡遠藤 (蔡孟霖代)	108年 2月27日	1.車道拓寬各4米後又加機車道、路燈等，是否會超過規劃設計的20米？ 2.現有道路的消防設備(如消防栓)較少，是否應該連同道路拓寬工程時增加？ 3.現地道路計畫線我們要如何知道到哪邊？ 4.平日可參加的人數較少，是否下次可在假日(星期六)？ 5.我們自家門前自設置之路燈，於工程結束後是否可協助恢復，保障行車安全？	1.本案相關車道、路燈等設施均在規劃範圍20公尺內辦理施工。 2.有關消防設備乙節，非屬本府權責，本府將台端意見轉知權責單位評估其可行性。 3.本案道路拓寬後之總寬度為20公尺，係依現行道路中心兩側拓寬為原則，並以道路安全為設計最主要考量，辦理本工程。爰此，經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之土地及改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。 4.依據土地徵收條例施行細則之規定，本府於108年2月26及27日召開本案公聽會亦符程序。本案公聽會之開會日期是否可訂於假日乙節，本府納入研議。本案第二場公聽會之開會日期仍以本府公告及通知為主，倘經綜合考量各種因素後，公聽會未能於假日召開，仍請見諒。台端因故無法與會，如有建言得於規定期限內提出事實上及法律上之陳述，並向本府以書面或言詞提出陳述意見，否則依「行政程序法」第105條第3項規定視為放棄陳述之機會，爰此，台端是否出席會場並無影響其陳述意見之權利。 5.台端所述自設置之路燈乙節，本府將依據相關規定進行補償，本案工程完成後，範圍內皆屬公有設施，相關路燈配置本府將進行設計評估。

簡報結束
感謝聆聽